

LAS JORNADAS EN SIRIA Y PALESTINA DE JUAN DE DIOS DE LA RADA Y LA EXPEDICIÓN DE LA FRAGATA DE GUERRA “ARAPILES”

José Pascual González
Universidad Autónoma de Madrid

1. LA ORGANIZACIÓN Y LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA EXPEDICIÓN

Ciento treinta años antes de nuestros días, en el verano de 1871, el Gobierno español envió a los mares del Mediterráneo oriental a la fragata de guerra *Arapiles*. A bordo del buque viajó una Comisión arqueológica que tenía como misión adquirir piezas procedentes de esta zona con destino al entonces recién fundado Museo Arqueológico Nacional (M.A.N.)¹.

Desde luego, todo parece indicar que el primer propósito del viaje de la *Arapiles*² fue eminentemente político y vagamente comercial y, a juzgar por la rapidez con que se desarrollaron los hechos, la organización de la expedición quizá debiera llevar ya algún tiempo gestándose. En la cronología de los acontecimientos que conocemos³, el día 10 de junio de 1871 por R.O. del rey Amadeo I de Saboya se hace pública la decisión de despachar una misión a los mares del Oriente. En dicha R.O. se mencionan los principales objetivos de la expedición: mostrar la bandera española, aumentar el prestigio nacional en Oriente e instruir a la marinería. Los motivos quedan expuestos por extenso en la carta que la Secretaría Militar del Almirantazgo español en la persona de su Vicepresidente envía a D. Ignacio García de Tudela, entonces el Comandante de la fragata *Arapiles* (10/VI/1871)⁴:

“Persuadido S.M. el Rey (q.D.g.) de la conveniencia de que nuestra bandera luzca en algunos mares de Grecia y Turquía y otros de Oriente, donde un tiempo señorearon nuestras armas y fueron florones de la Corona de Aragón (...) que se visite por los oficiales y guardia marinas los monumentos y principalmente los recuerdos que se relacionan con nuestra historia patria (...) la mayor instrucción de los oficiales, el conocimiento que debe adquirirse sobre el estado de cultura y progreso de los países visitados, sus necesidades comerciales, medios más fáciles de satisfacerlos, en suma, todo lo que significa estudio preparatorio como base para ensanchar algún día nuestro comercio cual lo estuvo el de la Corona de Aragón en tiempos en que sus barras ondeaban victoriosas en los principales baluartes de Rumania y Grecia. (...) Dicho esto, no es preciso recomendar la conveniencia de V.S. y los oficiales a sus órdenes formen apuntes tanto sobre la parte histórico-geográfica como sobre el estado actual, cultura, industria, progreso moral y material y relaciones comerciales de esos países con otros de Europa a fin de inferir por la comparación las ventajas que pudiera obtener el nuestro por medio de tratados especiales”; según el Vicepresidente del Almirantazgo, salvo algunas escasísimas excepciones como Constantinopla, la fragata no deberá detenerse

¹ El M.A.N. se había creado por R.D. de 1867 vid. A. Marcos Pous (1993), “Origen y desarrollo del Museo Arqueológico Nacional” en A.A.V.V. *De Gabinete a Museo. Tres siglos de Historia*, Madrid 21 y ss.

² Sobre el viaje de la *Arapiles* puede verse: M. Chinchilla Gómez (1993), “Viaje a Oriente de la fragata *Arapiles*” en *De Gabinete a Museo...*, Madrid, 286-299.

³ Agradezco encarecidamente a D^a Pilar Martínez Nieto y a D^a Gloria Cabello Rodríguez del Archivo del Museo Arqueológico Nacional su extraordinaria amabilidad y las facilidades que en todo momento me han prestado para consultar los expedientes que se encuentran en dicho Museo.

⁴ Archivo Naval Álvaro Bazán (A.N.A.B.) Leg. 1176/59.

más de cinco días en ningún puerto y se encarece al Comandante de la fragata que “la economía del erario y la instrucción marinera de sus subordinados⁵ objeto siempre de preferente atención exigen el empleo del aparejo exclusivamente siempre que las circunstancias lo permitan”.

La posibilidad de aprovechar el viaje para ampliar las colecciones del M.A.N. entraba dentro de la competencia del Ministerio de Fomento de quien, a través de la Dirección General de Instrucción Pública, dependía el propio Museo Arqueológico Nacional. Así, tres días después de la publicación de la R.O., el 13 de junio, D. Práxedes Mateo Sagasta, entonces Ministro de Fomento, y verdadero hombre fuerte del gobierno, escribió al Ministro de Marina, D. Juan de Beranger, comunicándole la intención del viaje en lo que tocaba a su Ministerio:

“que sea beneficiosa para la ciencia arqueológica el viaje por los mares de Grecia y Turquía debiendo estudiar los notables monumentos que ambos pueblos encierran con obligación de presentar memoria de los estudios que se hayan ejecutado⁶.”

Ese mismo día, D. Juan Valera, Director General de Instrucción Pública, uno de los principales impulsores de la parte arqueológica de la expedición, notificó al Director del M.A.N., D. Ventura Ruiz Aguilera, la organización de la expedición.

La Comisión arqueológica se nombró también el mismo 13 de junio de 1871 y estaba compuesta únicamente por tres miembros:

1. D. Jorge Zammit y Romero, Secretario de Embajada, en calidad de intérprete. Habría de fallecer al año siguiente siendo Secretario de la Embajada española en Constantinopla.
2. D. Ricardo Velázquez y Bosco, Académico de la Real de San Fernando, como dibujante. Falleció en 1923 cuando ocupaba el cargo de arquitecto y académico de San Fernando.
3. D. Juan de Dios de la Rada y Delgado, Presidente de la Comisión y posiblemente uno de los promotores de la expedición. Rada, nacido en Almería en 1827, era en 1871 Jefe de Tercer Grado (el tercero en el escalafón) del Museo Arqueológico Nacional. Antes de esta fecha había participado en varias comisiones que recorrieron España en busca de objetos arqueológicos⁷. Llegaría a ser Director del propio M.A.N. (entre 1891 y 1900) y Director de la revista Museo Español

⁵ En el momento de iniciar el viaje, el día 6 de julio de 1871, el Comandante de la *Arapiles* anota en la relación sobre el Estado del buque que la dotación se halla *medianamente* instruida en los ejercicios militares y marineros (cursiva del autor).

⁶ Archivo del M.A.N. (A.M.A.N. Exp. 1871/58). Una carta del Ministro de Marina al Ministro de Estado con fecha 1 de julio de 1871 expone también algunos de los objetivos de la expedición: “el estudio en beneficio de la arqueología, de la historia y tal vez de las relaciones comerciales” (Archivo Naval Álvaro Bazán, A.N.A.B. Leg. 1176/59). Sobre los objetivos del viaje puede verse también: I. García de Tudela (1873), “Extracto del diario de navegación del comandante de la fragata *Arapiles* correspondiente al viaje verificado por dicho buque al interior del Mediterráneo desde el día 7 de julio al el 23 de septiembre de 1871” *Anuario del Depósito Hidrográfico*, 1873, 1-2, V. Moreno de la Tejera (s.f.), *Diario de un Viaje a Oriente, Argel, Nápoles, Pompeya, el Vesubio, Sicilia, Grecia, Archipiélago, Turquía y Egipto. Viaje verificado á bordo de la fragata de guerra “Arapiles”*, Madrid, 66 (Moreno es el Segundo médico de la *Arapiles* durante el viaje) y R. Estrada Catoira (1923), “Recuerdos de un tiempo viejo” *Rev. General de la Marina*, (en 1871 Estrada era guardia marina a bordo de la *Arapiles*).

⁷ Conocemos al menos dos, una a las provincias del Norte en 1869 y otra en el Sur peninsular en el año siguiente (A.M.A.N. Exp. 1871/58 y Expediente personal de Juan de Dios de la Rada).

de Antigüedades, académico de la Historia y catedrático y director de la Escuela de Diplomática. Falleció en 1901 siendo Director del Museo de Reproducciones artísticas. A partir de 1876 publicó la memoria de la expedición bajo el título de *Viaje a Oriente de la fragata de guerra Arapiles y de la Comisión científica que llevó a su bordo en Barcelona en tres volúmenes*.

Los miembros de la Comisión salieron de Madrid el 27 de junio y llegaron a Nápoles, lugar donde se hallaba anclada la *Arapiles*⁸, el 6 de julio.

La fragata blindada *Arapiles*⁹ (vid. Fig. 1) era un buque de mucho porte, tenía una eslora de 85 m y una manga de 16,48 m, contaba con una arboladura de cuatro palos (la mayor de 16,427 m de altura) para la navegación a vela y dos hélices, seis calderas y cinco carboneras que podían albergar 594.000 kg de carbón, lo que representaba el consumo de siete días a toda máquina¹⁰. Disponía además de diecisiete cañones, tres canoas, diez botes y tenía una capacidad máxima para 537 personas. En el momento de iniciar el viaje la tripulación del buque, que puede decirse que estaba completa, se componía de 498 hombres entre los que cabe contar a 26 oficiales y guardia marinas y al capellán. A bordo iba también la mujer del Comandante. A todos ellos se suman los tres miembros de la Comisión arqueológica con un total de 502 personas embarcadas bajo el mando del Comandante de la fragata, que era como dijimos, D. Ignacio García de Tudela¹¹.

Uno de los más graves problemas que debieron afrontar todos aquellos que participaron en el viaje derivó de la escasez de recursos económicos. La expedición a Oriente fue financiada a través de una doble vía. Para atender a la compra de objetos y a

⁸ La fragata procedía de Argel donde había sido desplazada desde Barcelona en mayo del 1870 para proteger a los residentes y a los intereses españoles en la zona tras los tumultos que se habían producido en esta colonia por la derrota francesa ante Prusia (A.N.A.B. Leg. 1176/59). Una vez calmada la situación argelina, la fragata recibe órdenes de trasladarse a Nápoles (el 23 de mayo se cursa la orden que llega a la fragata el día 27) para participar en una exposición marítima internacional, donde llega el día 31 de mayo.

⁹ Por R.O. de 10 de abril de 1861, el gobierno español acuerda la construcción de una fragata de 51 cañones, obra que se adjudica por contrato, firmado el 15 de abril de 1861, a los armadores Green de Londres. Concebida como buque de madera, en 1862 se decide su transformación en navío blindado. Después de muchas vicisitudes (retrasos en el suministro de las planchas de blindaje, algunos problemas con los armadores, dificultades en los pagos y la propia detención del gobierno inglés por el enfrentamiento de España con Chile y El Perú), la fragata es entregada a España a finales de 1868.

Tras el viaje a Oriente la fragata fue destinada al apostadero de La Habana, sufrió reparaciones en Nueva York y La Habana en los años 1873 y 1874 y fue dada de baja del servicio en noviembre de 1878. La baja la firma el entonces Jefe de la Sección de Artillería de la Armada que, por una ironía del destino, no era otro que D. Ignacio García de Tudela que al estampar su firma hubo de sufrir sin duda alguna nostalgia y melancolía recordando su viaje por los mares del Oriente (A.N.A.B. Leg. 1176/59).

¹⁰ Cada hora de navegación a toda máquina consumía más de 3.500 kg de carbón, lo que suponía un consumo diario de más de 84.000 kg.

¹¹ El extraordinario comportamiento del Comandante de la fragata a lo largo de todo el viaje merece un pequeño comentario. D. Ignacio García de Tudela era un verdadero lobo de mar; nacido el 17 de julio de 1827 en Cartagena, sin cumplir siquiera los trece años, el 2 de junio de 1840, entró en la Marina. El 25 de noviembre de 1868 ascendió a capitán de navío, rango con el que desempeñó el viaje a Oriente. En julio de 1872 fue nombrado comandante de la estación naval del Golfo de Guinea y gobernador de Fernando Poo y sucesivos ascensos le llevaron hasta el grado de Vicealmirante, el 10 de julio de 1895. Falleció poco después, el 12 de marzo de 1896. D. Ignacio García Tudela dirigió la misión en el Mediterráneo oriental con extraordinaria dedicación y alto sentido del deber y su voluntad palió no poco las dificultades de la Comisión, accedió siempre a las peticiones de los miembros de la Comisión de permanecer en varios puertos más tiempo del previsto y les prestó importantes cantidades dinero procedentes de la caja del barco. Por otra parte sólo cabe reseñar un único incidente a lo largo del viaje: al entrar en el puerto de Alejandría la popa del buque rozó el fondo de la bahía.

los propios gastos de la Comisión, el Ministerio de Fomento libró una partida de 2.500 pesetas extraída del fondo de 50.000 pesetas que se destinaba a obras y adquisición de objetos del M.A.N. Estas 2.500 pesetas suponían una cantidad ridícula, ya que representaban el 5% de los fondos para compras de objetos del M.A.N. y el equivalente a las dietas de dos meses para los tres miembros de la Comisión. Como era de esperar, dicha partida se agotó rápidamente. Los miembros de la Comisión solicitaron durante el viaje nuevos fondos; baste como prueba el telegrama que Juan de Dios de la Rada dirige al Director del M.A.N. desde el barrio de Pera en Constantinopla el 5 de agosto, menos de un mes del comienzo de la expedición: “fondos cero ayúdenos Ministro con su legítima influencia”. Sin embargo, estas peticiones no fueron atendidas jamás. Privados de todo subsidio ulterior, para subvenir a los gastos corrientes y más perentorios, instruido por el Ministro de Marina, el Comandante de la fragata prestó a la Comisión durante el viaje más de 3.000 francos, unas 1.500 pesetas de la época. Por otro lado, la expedición contaba con los fondos que el Ministerio de Marina destinaba al propio mantenimiento de la fragata. Aunque disponía de recursos mucho mayores que la Comisión arqueológica, el Comandante de la fragata se vio sometido también a numerosas penurias económicas. Para los gastos de la fragata, el Ministerio de Marina libró el 10 de junio la cantidad de 85.000 pesetas destinados a abastecer a la nave en Nápoles¹². Tras aprovisionarse, el día 20 la *Arapiles* cuenta con víveres y carbón para dos meses, que eran claramente insuficientes para llevar a cabo la misión encomendada¹³. El Comandante recibió nuevos fondos pero éstos siguieron siendo, una vez más, insuficientes¹⁴. Al arribar al Pireo, el 21 de julio de 1871, el Comandante de la fragata se encontró en una situación desesperada y volvió a escribir al Ministro de Marina:

“hoy sólo me quedan veinte y ocho días de víveres que la cantidad existente en caja apenas bastará para la mensualidad corriente y que, aunque conservo en carboneras quinientas veinte toneladas métricas de carbón es de todo punto imposible que con ellas pueda ni aun utilizando la vela hasta el último extremo recorrer la gran distancia que falta por andar (...) Si en Constantinopla no encuentro los recursos que me son de tanta necesidad y no recibo alguna comunicación de V.E. diciéndome en qué parte los encontraré, no tendré otro camino que seguir Excmo Sr. que el de renunciar con el mayor sentimiento a continuar viaje, porque considero improbable que haya quien pueda proporcionármelos ni en las Islas del Archipiélago ni en las costas de Rumania y de Siria y quizás ni en el mismo Alejandría (...) Pero yo tengo grandes esperanzas de que

¹² Cuando la fragata llega al puerto de Nápoles, procedente de Argel, las carboneras contienen únicamente 280 tn de carbón con las que se podía navegar tres días a toda velocidad (Carta del Comandante de la fragata al Ministro de Marina con fecha 31 de mayo de 1871 A.N.A.B. Leg. 1176/59).

¹³ El Comandante de la fragata escribe entonces al Ministro de Marina: “del crédito de 85.000 pesetas quedan disponibles 5.000 con lo que no tendré suficiente para atender a las mensualidades de junio y julio que ascenderán a 5.500 pesetas y como quiera que por más que se economice el tiempo y el carbón parece difícil que no se empleen más de dos meses ni más combustible del que cabe en las carboneras para llegar al término de un viaje de tantas escalas, tengo la honra de exponerlo a la alta consideración de V.E. para su superior resolución” (Carta del Comandante de la fragata al Ministro de Marina con fecha 20 de julio de 1871, A.N.A.B. Leg. 1176/59).

¹⁴ El 6 de julio, desde Nápoles, en el momento de emprender el viaje, Ignacio García de Tudela informa al Ministro de Marina “Salgo a la mar con 43 días de víveres y con 30.000 pesetas en caja que sólo alcanzarán para dar a esta dotación las mensualidades corrientes y como tendré que atender a los gastos de la comisión citada y además tendré que tomar carbón en algunos de los puertos de mi derrota antes de hacer rumbo a las costas de Siria ruego a V.E. que me dispense si llamo su superior atención sobre un punto tan importante” (A.N.A.B. Leg. 1176/59).

antes de llegar al extremo de no poder seguir adelante por el temor de encontrarme sin tener qué dar de comer a la dotación y que antes de sufrir la enorme contrariedad de no poder pasear la bandera nacional por parajes que me están señalados recibiré los elementos que me hacen falta para continuar tan honrosa comisión” (A.N.A.B. Leg.1176/59). El Comandante se enfrentaba a una difícil disyuntiva, la derrota a vela prolongaba el viaje y, de esta manera, se agravaba la escasez de víveres. Tras librarse en Constantinopla un nuevo crédito, la fragata parte de los Dardanelos con víveres para mes y medio, 225 Tn de carbón y 30.000 pesetas en caja¹⁵. Nuevos apuros económicos y escasez de carbón vuelven a surgir en Alejandría y, debido a ello, la fragata está menos tiempo del que hubieran deseado los miembros de la comisión, que tenían la intención de desplazarse a El Cairo y visitar las pirámides de Gizah. Por último, en Malta la fragata se vio obligada a tomar otras 400 Tn de carbón para poder regresar a Cartagena.

En definitiva, en la expedición a Oriente de la fragata *Arapiles* confluían toda una serie de circunstancias que dificultaron extraordinariamente la misión arqueológica: la pluralidad de objetivos, entre los que primaban consideraciones políticas y comerciales y que desplazaron el interés arqueológico a un segundo plano; la escasez de recursos económicos, que impidió importantísimas compras de materiales¹⁶, y el mínimo tiempo disponible que hizo imposible profundizar en el estudio, la contratación de mano de obra, las prospecciones y el traslado de materiales muy voluminosos. Todos estos elementos deben ser tenidos en cuenta a la hora de valorar los frutos de la empresa.

2. LAS JORNADAS EN EL LÍBANO Y SIRIA

La fragata *Arapiles* salió de Nápoles en la madrugada del 7 de julio de 1871 y regresó a Cartagena la madrugada del 23 de septiembre, invirtiendo en el viaje un total de 86 días. La derrota que siguió el buque fue Nápoles, Mesina, Siracusa, El Pireo y Atenas, Çannakale, Constantinopla, Esmirna, Quíos, Samos, Rodas, Larnaca, Beirut, Jafa, Port Said, Alejandría, La Valetta y Cartagena¹⁷ (vid. Fig. 2).

Centrémonos ya en las jornadas que los expedicionarios ocuparon en el Líbano, Siria y Palestina. El día 23 de agosto de 1871 la *Arapiles* levó ancla del puerto de Larnaca en Chipre arrumbando a Beirut. La derrota de Larnaca a Beirut es un buen ejemplo de la economía a la que está sometida el buque. Como el viento está en calma, lo que le impide usar el aparejo, al salir de Larnaca se encienden sólo dos calderas de las seis con que cuenta el barco; algo menos de cuatro horas después se levanta viento y entonces el Comandante ordena parar las máquinas y se emprende la navegación a vela hasta el puerto de Beirut donde arriba el día 24, invirtiendo de esta manera treinta horas en un viaje que se hubiera podido hacer en doce.

¹⁵ Carta del Comandante al Ministro de Marina cursada desde los Dardanelos el 9 de agosto de 1871 (A.N.A.B. Leg. 1176/59).

¹⁶ Una magnífica estatua griega encontrada en Baalbek, una riquísima armadura persa, nihelada en oro en Constantinopla y varios objetos egipcios en El Cairo (Carta de Juan de Dios de la Rada al Director del M.A.N., D. Ventura Ruiz Aguilera de fecha 28/XI/1871). Pero sobre todo no se compra la colección Cesnola. El cónsul americano en Chipre, Luigi Palma de Cesnola, había atesorado más de seis mil objetos chipriotas que le fueron ofrecidos a Rada por 1.281.000 reales. La colección sería adquirida en 1873 por el *Metropolitan Museum* de Nueva York.

¹⁷ La derrota prevista en principio por el Almirantazgo español se modificó por motivos de salud (no se va a Palermo por una epidemia de viruela), políticos (la fragata no puede atravesar los Dardanelos porque los tratados internacionales lo impedían y el gobierno turco negó la autorización pertinente) o económicos (se hace escala en Esmirna porque es el único puerto que mantenía relaciones comerciales estables con España en forma de una línea de vapores que proporcionaba algodón oriental a las fábricas barcelonesas).

Al acercarse a la costa de Levante, Rada evoca, en un recurso literario típico, la historia de Fenicia. En su descripción Rada procede de una manera sistemática. En primer lugar fija con bastante exactitud los límites antiguos de Fenicia entre el río Nahr el Kebir al norte, el Monte Carmelo al sur y las cadenas del Líbano y Anti-Líbano al este. Discute luego las denominaciones antiguas, así Chanaam es la tierra baja y el nombre de fenicios puede venir del griego con el significado de los rojos por la púrpura fenicia o quizá, y aquí sigue la opinión más aceptada entonces, pueda relacionarse con el de la palmera que tanto abunda en el país. Describe posteriormente las condiciones geográficas del país¹⁸ destacando su escasez de recursos salvo la madera y pasa luego exponer la historia de Fenicia comenzando por Hiram de Tiro, que fecha en 1050, y su estructura política que, de una manera bastante errónea, ve como un conjunto de ciudades unidas bajo una Federación que dispone de una Dieta General que se celebraba todos los años. Por encima de todo Rada destaca las diferencias del pueblo fenicio, gracias a la artesanía, el comercio y la navegación, en relación con otros pueblos orientales. Refleja así la mentalidad liberal de la burguesía española que ha triunfado en la revolución de 1868 y que hace suya. En su relato historia fenicia y liberalismo decimonónico se confunden:

“en la estremidad (*sic*) del Asia, hacia la parte de Europa, había un pueblo que (...) lanzóse a lo desconocido triunfando del espacio, y llevando detrás de su buque con la estela que abría sobre las ondas, lazos de amistosas alianzas que debían unir las costas de Asia, Europa y Africa (...) Aquel pueblo, representando la industria y el trabajo, apareció en la historia como una protesta solemne contra el brutal derecho de la guerra (...) El comercio despierta la industria; y la gente fenicia elevando este nuevo titán de la producción a la altura del comercio, lanzándose de invento en invento (...) nació la moneda para vivificar el comercio; y con la moneda el hombre conoció el ahorro, y con el ahorro el capital; y con el capital la poderosa palanca de la actividad humana, en todas sus manifestaciones” (Rada, I, 10).

Finalmente Rada se extiende sobre la consideración de las artesanías fenicias, la púrpura y los tintes, la minería, la orfebrería y los objetos de lujo y sobre el comercio con el Mediterráneo, el Mar Rojo y el Golfo Pérsico hasta la India (Rada III, 18). Como único aspecto negativo rechaza, imbuido de Cristianismo, la religión fenicia.

2.1. BEIRUT

Tras atracar en la rada de Beirut al anochecer del día 24, la fragata permaneció en este puerto cinco días hasta la noche del 28 durante los cuales los miembros de la Comisión visitaron Beirut y fueron a Damasco y Baalbek.

En el verano de 1871 Beirut era el único puerto de Siria y contaba, según Rada, con 40.000 habitantes de los que aproximadamente 12.000 eran musulmanes. A través de él se realizaba el comercio con Damasco y toda Siria; de hecho los expedicionarios contraponen la animación que el tráfico comercial provoca en Beirut con la quietud de otras ciudades orientales.

Podemos decir que la narración de Juan de Dios de la Rada sobre Beirut es un modelo de descripción pintoresquista (la exposición de ambientes exóticos) y del

¹⁸ Rada III 3 y ss. Sobre el nombre y la geografía fenicias puede verse: E. Aubet (1994), *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, Barcelona, 15-25.

contraste que supone para un europeo la comparación entre el urbanismo islámico y el occidental¹⁹:

“Admirábamos el pintoresco espectáculo, la ciudad, blandamente recostada sobre una amenísima colina, semejando según la expresión oriental, a una encantadora sultana reclinada sobre verdes cojines, mirando al mar con mediatubunda indolencia, y coronada de cúpulas, chapiteles, azoteas, murallas almenadas, ruinas, alminares y grupos de altos y copudos pinos, divisándose más allá los gigantescos y tradicionales montes del Líbano (...) como ha dicho con grande acierto en su interesante viaje *De Ceylan al Damasco* el Sr. D. Adolfo Rivadeneyra, no tiene plazas, ni jardines, ni paseos, y sus calles, llenas de perros, sobre ser desiguales en el piso, mal empedradas, sucias, tortuosas, estrechas (de dos a cuatro metros), no tienen nombre y carecen de alumbrado. Allí, nada de teatros, ni espectáculos amenos, ni establecimiento alguno de recreo, por el estilo de las ciudades de Europa; habiendo por todo paseo el llamado “de los Pinos”, a un kilómetro al E., el de *Ras Beirut*, á la orilla del mar, muy pintoresco por cierto, un camino de ronda que traza el circuito de la población, y por toda distracción, unos cuantos cafés turcos y tres o cuatro europeos” (Rada III, 19-20).

Además de esta contraposición entre la imagen externa atrayente y la realidad interna deplorable, Rada destaca especialmente la enorme variedad de la población beirutí compuesta por judíos, griegos, europeos occidentales, turcos, maronitas (cristianos católicos), sunitas, metualis (chiitas), beduinos (los nómadas que deambulan entre las montañas y el desierto) y drusos. Para Rada y los demás expedicionarios los drusos forman sin duda el pueblo más extraño por sus raros atuendos²⁰ y creencias, heréticas dentro del Islam, que a los ojos de los europeos se resuelven en un eclecticismo político, social, religioso y de costumbres.

2.2. DAMASCO

Sin detenerse apenas en Beirut, Rada y los demás miembros de la comisión se trasladan a Damasco en una incómoda diligencia cuyo traqueteo se veía agravado por el mal estado de las vías. Conforme se van aproximando a Damasco, el camino le recuerda a Rada a la entrada de Granada (Rada III, 34). Aunque Damasco es superior en artesanía y comercio, sin embargo, en la comparación estética con Granada, la gran ciudad del Oriente resulta inferior.

El relato sobre Damasco es un buen ejemplo del método expositivo que sigue Rada con la introducción de una serie de elementos que, si bien en un orden variable, suelen aparecer en todas sus descripciones. Rada principia por analizar el nombre de la ciudad, en las lenguas griega y latina y tal y como éste figura en la Biblia; pasa después a resumir la historia de la ciudad empezando por la Biblia y alargándose hasta la época turca; luego recoge el número de sus habitantes que cifra en 200.000 de los cuales 15.000 son cristianos, 6.000 judíos y el resto árabes y turcos; sigue el relato del estado actual de la ciudad recalando ese contraste entre apariencia externa y realidad interna que hemos ya visto en Beirut y se extiende en la enumeración de sus principales

¹⁹ Parecidas consideraciones pueden verse en I. García de Tudela, 1873, 36-37 y V. Moreno de la Tejera 230 y 237-238.

²⁰ Los hombres se visten con calzón rojo y blusa sin mangas listada de blanco y negro con un cinto del que penden puñales y pistolas y las mujeres van tocadas con un tubo de metal blanco o dorado (Rada III, 25); cfr V. Moreno de la Tejera, 238-242.

actividades comerciales e industriales como los tejidos damasquinados y las relaciones que mantiene con buena parte del mundo islámico, con Bagdad, la Meca, Persia, la India y Turquía. Viene por último la exposición de los monumentos damascenos, antiguos y modernos, pero la escasez de tiempo, aquí como en otros lugares, le impide un estudio pormenorizado y Rada se contenta con una catalogación y un breve comentario en cada caso: la vía recta que remonta a época romana, la fortaleza del ángulo noroeste de la ciudad, el bazar, etc. Únicamente estudia con más detalle la mezquita principal, que para él es en realidad un monumento bizantino.

La estancia en la ciudad es también motivo para una vehemente crítica contra la religión islámica: “El fanatismo musulmán se manifiesta en Damasco con caracteres más pronunciados que en otras ciudades de la Turquía asiática y europea. Separada la ciudad del Mediterráneo por una doble cadena de montañas, abierta solamente por la parte del desierto, se encuentra en natural contacto con las tribus nómadas de los árabes, y con las ciudades de Bagdad, Alepo y la Meca; y aislada casi por completo de Europa, tiene que conservar las intolerantes tradiciones del islamismo primitivo. Allí se reúnen los innumerables peregrinos que van a visitar el sepulcro de Mahoma, excitados á la vez por el entusiasmo religioso y por las fatigas del penosísimo viaje. Cuando las caravanas vuelven del fondo de Arabia...atizan por donde quiera que pasan el fuego nunca extinguido del fanatismo musulmán, y bien pueden llamarse desgraciadas las familias o las corporaciones cristianas que encuentran á su paso” (Rada III, 39-40).

2.3. BAALBEK

Desde Damasco los comisionados se dirigen a Baalbek, situada al pie del Anti-Líbano a 65 km al noroeste²¹. Tras explicar el nombre y la historia de la ciudad y anotar el número de sus habitantes (2.500), Rada se centra en la descripción de los tres templos de la llamada acrópolis que se alzan bastante carcomidos en la parte oeste del recinto urbano de la antigua Baalbek. En esencia Rada distingue tres diferentes etapas constructivas, la base megalítica, que él supone obra fenicia, los muros romanos, que tiende a fechar avanzado el siglo III, y los posteriores añadidos medievales y árabes. Confusa en lo monumental, la descripción de Rada, aun con sus errores de interpretación histórica, es bastante mejor en el manejo de la documentación numismática y epigráfica.

El templo principal que Rada cree consagrado al dios Sol, estaba en realidad dedicado a Júpiter y a los dos dioses, Venus y Mercurio, que, junto a aquél, componían la tríada heliopolitana. Este gran templo constaba de una gran escalinata, unos propileos monumentales flanqueados por dos torres, un patio hexagonal rodeado de pórticos y exedras al que sigue un patio rectangular y del templo propiamente dicho que se elevaba sobre un podio.

Actualmente parece que podemos fechar las primeras fases del templo en época helenística, aunque las partes hoy en día conservadas datan de la época de Tiberio y de los Julio-Claudios siguientes, especialmente Calígula. El templo con sus principales dependencias y los dos altares que se disponían en el patio rectangular se acabarían en la segunda mitad del siglo I en época de los Julio-Claudios y los Flavios, bajo Antonino Pío se terminaría el patio rectangular y en la segunda mitad del siglo II se completaría el patio hexagonal mientras que los propileos pudieron finalizarse bajo Caracalla.

²¹ Sobre Baalbek puede verse: Y. Hajjar (1985), *La triade d'Héliopolis-Baalbek. Iconographie, Théologie, culte et sanctuaires*, Montreal.

El templo de Mercurio-Baco, que Rada cree de Júpiter, se alza a 40 m al sur del gran templo. Se trata de un templo corintio pseudodíptero y octástilo con 15 columnas sobre los lados largos, el podio de 83,81 por 36,15 m. Dispone también de un *adyton* que es característico de la arquitectura siria. El templo posiblemente pueda datarse entre los Julio-Claudios y los Flavios, aunque quizá se terminara con los primeros Antoninos.

El templo tetrástilo de la Tyche, el templo circular en el relato de Rada, se localiza a unos 130 m al sur de los propileos, posee una cella circular de 8,92 m de diámetro cerrada por una cúpula, rodeada de una columnata y precedida de una pórtico. Este templo quizá fuera comenzado entre la época flavia tardía y el reinado de Antonino y pudo ser acabado, si es que llegó a terminarse alguna vez, en el siglo III.

Como una prueba de las dificultades a las que se enfrentaron los miembros de la Comisión, en Baalbek un niño ofrece a Rada el torso de una gran estatua pero su enorme peso y volumen y la falta de medios económicos para trasladarla a Beirut le obligan a abandonarla.

3. PALESTINA: JAJA, JERUSALÉN Y BELÉN

Tras regresar de Baalbek, el día 28 de agosto de 1871, con el crepúsculo, la fragata abandonó el puerto de Beirut en demanda de Jafa, llevando encendidas tres de sus seis calderas por ser el viento contrario. Durante el viaje nocturno, con la costa libanesa y palestina por el través de babor, los expedicionarios señalan la farola de Saida, los puertos de Tiro y San Juan de Acre, la antigua Tolemaida (arrasada por Ptolomeo I y refundada por Ptolomeo II), el Monte Carmelo y las ruinas de Cesarea y de Apolonia (fundada ésta por Seleuco I entre 305 y 280). Como en el caso de Fenicia, si bien de manera más breve, Rada describe los límites, la geografía y el nombre de la región.

3.1. JAJA

Al atardecer del 30 de agosto, la *Arapiles* entra en el puerto de Jafa. Aquí permanece seis días con el fin de que los miembros de la comisión y una pequeña parte de la dotación del buque visiten Jerusalén y Belén.

Jafa era entonces el puerto al que arribaban los peregrinos que se dirigían a visitar los Santos Lugares, contaba con unos 6.000 habitantes y era un paradigma de la diversidad, que con diferencias en cuanto al porcentaje en cada lugar, caracterizaba a Palestina: a la mayoritaria población musulmana había que sumar griegos, latinos, hebreos, algunos maronitas y un pequeño número de protestantes.

En la descripción de Jafa tanto el Comandante de la fragata como Moreno de la Tejera, segundo médico de la *Arapiles*, y Rada coinciden plenamente²². Observada desde fuera Jafa parece una población muy blanca y atractiva pero, cuando uno se interna en ella, surge un laberinto de calles empinadas, estrechas, tortuosas y desaseadas. Para todos ellos Jafa es la ciudad más triste y sombría de cuantas visitaron en el curso del viaje.

²² Rada III, 70-73; I. García de Tudela, 1873, 36; V. Moreno de la Tejera, 248.

3.2. EL CAMINO A JERUSALÉN

Al anochecer del día 30 de agosto salieron a caballo de Jafa once miembros de la tripulación, la mujer del Comandante y los tres miembros de la comisión para recorrer los 62 km que les separaban de Jerusalén. Hay que decir que, siempre que era posible, los desplazamientos por tierra solían hacerse de noche para evitar el fuerte calor y tratar de aprovechar la luz del día en las visitas a los lugares objeto de inspección.

La ruta a Jerusalén puede servirnos de modelo para las descripciones de paisajes que Rada introduce en su narración:

“Al salir de Jafa, atravesamos un mercado, bien abastecido de naranjas, limones, granadas, cañas de azúcar, sandías, uvas y otros frutos, y más allá encontramos al SE. el camino, cuyos lindes están formados de frondosísimos huertos de naranjos, limoneros y granados, llegando despues de un cuarto de hora de marcha á una hermosa fuente de agua cristalina, rodeada de una ancha plazuela de cipreses y de sicomoros; siendo creencia muy generalizada que en uno de los jardines que se encuentran al N. de aquella fuente, estaba la casa de Tabita, resucitada por San Pedro.

Dejando á la izquierda aquel fresco y ameno paraje, continúa el camino todavía por espacio de otros quince minutos entre jardines, y despues de pasar un pequeño puente de piedra, entramos en la llanura de Saron, que hay que atravesar de O. a SE., llanura ligeramente ondulada que tiene veinte leguas de larga por ocho de ancha” (Rada III, 75).

A través de la llanura de Sarón, siguiendo la que es hoy en día la carretera nacional nº422, los expedicionarios llegaron a Ramla, a unos 19 km de Jafa. Ramla contaba en 1871 con 4.000 habitantes entre los que había sólo 60 católicos. De la Rada la identifica la antigua Arimatea (estaba en realidad situada mucho más al norte). En Ramla fueron recibidos por los Padres Franciscanos (entonces el hospedaje de los peregrinos se hacía en conventos), una comunidad donde el padre superior y dos frailes eran españoles y el resto italianos. Rada y los demás visitaron la iglesia y capilla de San Nicodemo y, tras reponer fuerzas, a medianoche emprendieron nuevamente el camino. El camino a Jerusalén es para Rada, en buena medida, una evocación continua del Cristianismo, de “los recuerdos que a cada momento despiertan aquellos parajes en la memoria de los que tenemos la fortuna de haber nacido y de vivir en la comunión de Jesucristo” (Rada III, 79). Después de atravesar la llanura de Sarón pasaron Latrún, donde termina la llanura de Sarón y principian las montañas de Judea, que poseía una iglesia y una fortaleza de la época de las cruzadas. Internándose en las montañas de Judea a los pocos minutos dejaron a la izquierda Imwas, la antigua Emmaús²³, rebautizada por Vespasiano con el nombre de Nicópolis, y alcanzaron Bad el Ued, el estrecho desfiladero por donde, a través de un dédalo de aldeas árabes, serpenteaba la ruta a Jerusalén. Luego llegaron a Kariath Yarim²⁴ donde la tradición cristiana sitúa el lugar en que se encontraba el Arca de la Alianza antes de ser trasladada a Jerusalén. Al amanecer del día 31 de agosto se encontraron con el Conde de Casa-Sarriá, cónsul de España en Jerusalén, que había salido a recibirlos con todo el personal del Consulado.

²³ G. Reeg (1989), *Die Ortsnamen Israels nach der rabbinischen Literatur*, Wiesbaden, 45-47, 210, 493-494.

²⁴ J. Wilkinson (1977), *Jerusalem Pilgrims before the Crusades*, Jerusalén, 165-164.

Dejando atrás Colonia²⁵, a las ocho y media de la mañana la expedición alcanzó por fin la Puerta de Damasco y entró en Jerusalén arrebatada por el fervor cristiano, dice Rada:

“Quedéme el último de la caravana, desmonté del caballo, y mis labios murmuraron durante algún tiempo palabras que debieron ser incoherentes de admiración, de entusiasmo, de enternecimiento y de plegaria, hasta que al fin pude repetir con emoción purísima los versículos del salmo CXXI, que empiezan: *Laetatus sum in his quae dicta sum mihi: in domum Domini ibimus*” (Rada III, 82-83).

3. 3. JERUSALÉN

Como suele ser habitual, Rada expone la historia de Jerusalén desde los tiempos anteriores a David hasta la época turca y refiere la topografía de la ciudad. Para Rada Jerusalén es una población de reducido número que se encuentra en un gran estado de abatimiento y pobreza; contaba entonces con 20.000 habitantes, aunque en realidad la población de la ciudad había crecido bastante desde los años sesenta (en 1861 contaba con 15.000 habitantes) y daba indicios de un progresivo desarrollo.

En su narración Rada describe primeramente los monumentos cristianos. A través de la Puerta de Damasco, los expedicionarios se internaron en la ciudad y recorrieron la Vía Dolorosa. Como es habitual en él, la explicación de Rada está destinada a probar la historicidad de la tradición cristiana. En la Vía Dolorosa franquearon el arco del Ecce Homo que los cristianos identificaban con el Arco del Pretorio en la Torre Antonia, donde Jesús oyó de Pilatos su sentencia de muerte, si bien para Rada dicho arco estaría situado más bien en el contiguo Convento de las Hermanas de Sión²⁶, pasaron el Convento de la Flagelación, restaurado en 1838, anduvieron las estaciones del *Via Crucis* y llegaron a la Basílica del Santo Sepulcro. Aparte de que hoy tendemos a pensar que Jesús salió no de la Torre Antonia, situada al norte de la explanada del templo, sino del Palacio de Herodes en la actual ciudadela al oeste de la ciudad²⁷, Rada no parece haberse percatado de que los estratos de la época de Jesús se encontraban unos diez o doce metros más abajo.

Al llegar al Santo Sepulcro, Rada relata la historia del santuario de una manera bastante exacta que reúne tres diferentes iglesias: la del Santo Sepulcro, la de la Invención de la Cruz, la del Calvario y también numerosas capillas. Si la narración de Rada sigue fielmente su visita al Santo Sepulcro, tras entrar por la portada románica del tiempo de los cruzados, los expedicionarios vieron primero la Piedra de la Unción, donde dice la tradición que José de Arimatea y Nicodemo colocaron el cuerpo de Cristo para embalsamarlo. Se dirigieron luego al Edículo del Santo Sepulcro²⁸ donde Rada afirma repetidamente el mal gusto de la reforma realizada por los griegos en 1808. Detrás del Edículo visitaron las capillas copta y siria y la cámara sepulcral de José de Arimatea. Después inspeccionaron la capilla de María Magdalena, al norte del Santo

²⁵ Y. Shafir, L. Di Segni, J. Green (1994), *Tabula Imperii Romani. Iudaea. Palaestina. Eretz Israel in the Hellenistic, Roman and Byzantine Periods*, Jerusalén, 105.

²⁶ Hoy en día pensamos que era la Puerta Este de la ciudad antes que Herodes Agripa (37-44 d.C) ampliara la ciudad hacia el norte. En esta zona se localizaba el Foro de Adriano y la Torre Antonia.

²⁷ El Palacio-Fortaleza de Herodes el Grande, situado sobre la actual ciudadela junto a la Puerta de Jafa, era la residencia en Jerusalén del procurador romano desde el 6 d.C. En este lugar estaba el Pretorio donde Pilatos juzgó a Jesús. Herodes reformó la fortaleza elevando tres torres, Hípico, Fasael y Marianne, de las que sólo se conserva Fasael, que la tradición denomina erróneamente la Torre de David.

²⁸ Aquí todos viven una verdadera experiencia mística cuando el capellán del barco celebra misa para los expedicionarios sobre la misma piedra de la tumba de Cristo.

Sepulcro, la capilla de la Aparición, la sacristía latina y las capillas de San Longino y armenia. Luego bajaron los trece escalones que conducen a la Iglesia de la Invención de la Cruz²⁹ y finalmente entraron en el Calvario y en la capilla de Adán en el oeste de la Basílica.

Después de la visita al Santo Sepulcro, Rada refiere otras iglesias y monasterios como el Convento griego de Getsemaní, el Cenáculo o la Iglesia de Santa Ana, del siglo XII, restaurada por los franceses a mediados del siglo XIX, aunque no sabemos con exactitud en los que estuvo efectivamente. Podemos pensar que en algún momento los miembros de la expedición visitaron el barrio armenio y los montes de Sión y de los Olivos. Luego, tras pasar la Piscina Probática o de Bethesda, donde según la tradición cristiana Cristo curó al paralítico, Rada sale por la Puerta de San Esteban para visitar las tumbas que habían sido despejadas por Saulcy en las excavaciones de mediados de siglo. Estudia por extenso la llamada Tumba de los Reyes de Judá situada al norte de la ciudad. Rada sigue estrechamente la opinión de Saulcy en su *Histoire de l'Art judaïque* (1858) que la cree efectivamente tumba de los Reyes de Judá. En realidad se trata de la tumba de la reina Helena de Adiabene de la época de Herodes hacia el 40 a.C. y no de la de los reyes de Judá cuya cronología se sitúa unos 650 años antes. Rada visita también las tumbas situadas al oeste de Jerusalén, la de los Jueces, la de los Profetas (del siglo I a.C.), la de Absalón, que siguiendo a Saulcy, atribuye al propio Absalón (en realidad es del siglo I d.C.) y la tumba de Zacarías (de la segunda mitad del siglo II a.C.)

Tras ello, Rada se dirigió hacia la explanada del templo, donde enumera minuciosamente la práctica totalidad de los monumentos de la cima y se centra en la narración de la historia y los detalles constructivos de las mezquitas de El-Aqsa, del siglo VIII, y de la Cúpula de la Roca, esta última de finales del siglo VII, bien conocidas entonces. Como ya tuvimos ocasión de considerar en el caso de Damasco, Rada tiende a considerar el arte árabe como una copia del bizantino, un fragmento de su relato sobre la Cúpula de la Roca bastará para apoyar cuanto decimos:

“su planta es la de un octógono regular, inscrito en un círculo de 27 metros de diámetro, dividido interiormente por dos filas de columnas y pilares, de las cuales la más exterior es paralela a los muros de cerramiento de la mezquita, afectando, por lo tanto, la forma octogonal. La interior en forma circular sostiene la cúpula semi-esférica de 21,60 metros de diámetro, la cual cubre la parte central, á diferencia de las dos naves que pudiéramos llamar laterales, que están cubiertas con techos planos y ricos artesonados.

Este monumento bizantino, así en su disposición como en sus detalles, recuerda por su forma, las construcciones poligonales y circulares levantadas por los cristianos en los primeros tiempos de la Iglesia, de que nos hablan León Alacio, Juan Focas y otros escritores coetáneos de aquellos monumentos” (Rada, III, 149).

Rada visita además la catedral armenia, construida en los siglos XI y XII, en la que, por estar dedicada a Santiago, los expedicionarios encuentran ofrendas y donaciones procedentes de España.

²⁹ Rada (III, 102-103), en su intento de probar científicamente la verdad histórica que recoge la tradición cristiana, asegura que el examen de la capilla no deja ninguna duda de haber sido una antiquísima cisterna abierta en la roca del calvario que distaba 42 m. de la Crucifixión, donde se arrojaron las cruces y otros elementos de la crucifixión que fueron hallados por las excavaciones de Santa Elena.

3. 4. BELÉN

El día 1 de septiembre a las 3.30 de la tarde, Rada y el resto de la expedición salieron de Jerusalén por la puerta de Jafa camino de Belén con el propósito de visitar la Basílica de la Natividad. El trayecto recuerda poderosamente a Rada la entrada en Granada y el pueblo de Belén a las casas que se ponen en los Nacimientos cada Navidad española.

Como suele ser norma, la descripción que lleva a cabo de la historia y las características de la Basílica de la Natividad³⁰, que comprende la Basílica de Santa Helena y la Gruta de la Natividad, está destinada fundamentalmente a probar la veracidad de la tradición cristiana (Rada III, 164 y ss).

3. 5. REGRESO A JERUSALÉN. SAN JUAN DEL DESIERTO Y JAJA

Los expedicionarios regresaron a Jerusalén la noche del 2 de septiembre. Al día siguiente visitaron el Muro de las Lamentaciones, que tal y como se pensaba en la época, Rada atribuye al templo de Salomón y no al de Herodes el Grande, al que pertenece en realidad. La visita al Muro de las Lamentaciones constituye prácticamente la única referencia a la Jerusalén judía que tiene poco espacio en el relato de Rada (no parece que visitara ninguna sinagoga). En su concepción vehemente cristiana el pueblo judío sigue purgando la culpa de haber matado a Jesús:

“Al verles (...) acuden a la memoria las palabras de Jeremías: <<Vuestro dolor es incurable á causa de la multitud de vuestros pecados>>.

Triste espectáculo ver á los diseminados restos de este pueblo Deicida acudir de todas partes de la tierra para vivir y morir en Jerusalén, donde sus antepasados lanzaron aquella horrible imprecación: <<¡que su sangre caiga sobre nuestras cabezas!>>; para llorar ante aquellos insensibles muros su inmensa é indescriptible pena, que les lleva de nación en nación y de siglo en siglo errantes y sin patria, á pesar de las inmensas riquezas que su codicia consigue acumular en determinadas familias, como viviente testimonio de las narraciones evangélicas, derramando amargas lágrimas en los mismos lugares donde crucificaron cruelmente al Hijo de Dios, que descendió a la tierra para salvarles” (Rada III, 170).

Tras ello, los expedicionarios abandonaron Jerusalén por la Puerta de Jafa y se encaminaron al Convento franciscano de S. Juan del Desierto, situada en la actual En Kerem a 7 km al oeste de Jerusalén, y cuyo superior era malagueño. Aquí la tradición cristiana situaba el lugar de residencia de los padres de S. Juan Bautista, Zacarías e Isabel. Tras inspeccionar la iglesia de la Visitación, construida en el siglo V, transformada por los árabes y restaurada por los cruzados en el siglo XII, desde En Kerem, en plena noche, trataron de llegar a Jafa. Perdidos en el accidentado camino que recorre hoy en día la carretera nº 395, Rada y sus compañeros hubieron de superar graves inconvenientes³¹.

³⁰ La basílica belenita es prácticamente la única que se conserva tal y como se encontraba en el siglo VI. Mandada construir por Santa Helena entre los años 327 y 333 fue restaurada por Justiniano en el 530.

³¹ “después de haber permanecido con ellos (los Padres del Convento de S. Juan del Desierto) algunas horas, emprendimos de nuevo el camino a Jafa, sufriendo en aquella noche no pocas penalidades por habernos perdido en medio de barrancos casi intransitables, y habernos visto a punto de caer en manos de beduinos. Cerca del día tuvimos al fin la fortuna de llegar, molidos y con las ropas destrozadas, al

El 3 de septiembre Rada y sus compañeros regresaron a Jafa. Ese mismo día, la *Arapiles* abandonó la rada de Jafa con rumbo a Port Said, donde llegó la madrugada del 4 al 5, dejando definitivamente Palestina. La siguiente escala será Alejandría y de ahí a Malta, para arribar a Cartagena la noche del 22 al 23 de septiembre de 1871.

4. CONCLUSIONES

Las jornadas que Juan de Dios de la Rada y el resto de los expedicionarios que viajaron en la fragata *Arapiles* pasaron en Siria y Palestina encierran en sí mismas un cierto valor paradigmático en el sentido de que pueden servirnos para profundizar y desvelar algunas de las características generales del viaje y de la obra publicada posteriormente. Así, esta parte puede ser tomada como modelo, como un resumen de un gran número de los elementos esenciales de la expedición.

En primer lugar, el relato de Juan de Dios de la Rada es una buena muestra del progresivo avance del positivismo si bien nuestro autor no se ha desprendido totalmente de algunos elementos eruditos. Su obra nunca olvida el interés científico de la expedición, su método reúne sus observaciones personales (él desea expresamente que pueda verse a través de la narración que han sido hechas en los lugares visitados y que son verosímiles), los juicios del Comandante de la fragata y la bibliografía de la época. Fiel al rigor positivista rechaza la introducción de historias de peligros y aventuras, muchas veces adornadas o simplemente inventadas y fantasiosas que abundaban en los relatos de viajes. Su actitud empírica busca siempre el análisis y una precisión, que en ocasiones, es extremadamente minuciosa. Su texto no está exento tampoco de valor literario sino que es pleno de recursos, de evocaciones retóricas, de enumeraciones y catálogos que nos presentan una enorme variedad de objetos, paisajes y seres. La narración posee ciertamente un vistoso colorido y aún preocupación científica y contacto o inmersión en el lugar. De las grandes características de su obra es la altura poética de muchos pasajes que no pierde nunca de vista la curiosidad científica.

Sin embargo, en ocasiones, el relato cae en la erudición, en una acumulación de datos y opiniones con poco método científico. En rigor, su obra pertenece más a la literatura de viajes que a los tratados científicos. La premura del tiempo y los escasos recursos económicos le impidieron también una profundización del conocimiento. Así, Rada tiende a recoger las opiniones de varios autores, muchas veces con apenas juicio crítico, es deficiente en el sistema de citas e introduce largos párrafos de otros escritores, los resume o simplemente los copia. Muestra un desigual manejo de la bibliografía y se centra en obras españolas y francesas. Aunque parte se debe a la época, se muestra también muy dispar en sus conocimientos, desconoce prácticamente el valor de los estratos arqueológicos y es parco en la comprensión de las civilizaciones del Oriente Próximo antiguo; su formación bíblica domina sobre la clásica y ésta última sobre el mundo oriental.

Respetuoso en grado absoluto con la tradición cristiana su obra no sólo no critica las creencias tradicionales sino que está destinada a probar su historicidad. En efecto, su relato está imbuido de un catolicismo ferviente, sin fisuras ni concesiones. Ciertamente esta concepción cristiana imperaba en los relatos de la época, pero esta característica general alcanza en Juan de Dios de la Rada un grado extremo. Al estudiar Heliópolis o

convento de Ramla, y después de descansar algunas horas, emprendimos de nuevo el camino a Jafa, donde llegamos cerca de las doce de la mañana, habiendo sufrido en las tristes llanuras que viniendo de Jerusalén preceden a Jafa, terribles momentos de sed y de calor" (Rada III 174-175).

la historia de Fenicia repudia con vehemencia la religión pagana caracterizada según él por la depravación y el culto a la materia:

“el culto (fenicio) practicado por los sacerdotes con el conocimiento de su misterioso simbolismo, por el pueblo con la ciega fe del fanatismo ignorante, estaba reducido en sus manifestaciones externas á la práctica de vicios, de una perversión religiosa. Baal-Phegor, el dios supremo, el dios de la generación, se honraba en los templos con la prostitución de las doncellas, dándose al *phallo* principal papel en este culto” (Rada III, 11).

Los judíos son un pueblo deicida que paga justamente sus pecados y los ortodoxos son griegos cismáticos, de los que se critica su mal gusto y su connivencia con los turcos contra los católicos. Con todo, ya sea en Damasco o en el contacto con las poblaciones de Palestina, la peor crítica se reserva al Islamismo. Los musulmanes son tachados repetidamente de fanáticos y sectarios y su doctrina no es más que la degeneración de las creencias cristianas en sensualidad, materialismo y tiranía. Frente a todas estas religiones resplandece el Cristianismo, luz de la verdad y auténtica fuente de espiritualidad. Rada toma siempre claro partido por los cristianos. Siente aún mayor predilección por los sacerdotes, los monjes y las monjas católicas. Un fragmento de su relato del camino hacia Belén, que realizan acompañados del Padre Francisco, un franciscano español, nos servirá para ilustrar cuanto venimos diciendo:

“Más de una vez, al mirarle delante de nosotros guiándonos por entre aquellas montañas, recordamos a Pedro el Ermitaño conduciendo á los cruzados para la realización del más sublime pensamiento que surge como un esplendente sol entre las tinieblas de la Edad Media y nos dolía no haber nacido ocho siglos antes, para haber formado parte de aquellos primeros de la Cruz, de aquellos héroes de la cristiana Iliada, que, inmensamente más grande que la griega, no tenía por objeto miserables pasiones humanas, sino levantar la civilización de la Cruz sobre la voluptuosa barbarie del Islamismo; decidir si la humanidad debía retroceder hasta la esclavitud, el despotismo y la poligamia, ó lanzarse libremente por el camino de la igualdad y el progreso” (Rada III, 159).

Su concepción de la Historia es providencialista, de modo que las distintas fases de la evolución histórica responden a la obra de la Providencia divina, a la mano de Dios, cuyo fin último no es otro que la unidad de todos los hombres bajo el Cristianismo:

“que llegue un día en que se realice el gran deseo de unidad humana, formando una inmensa familia con un solo padre que es Dios, pensamiento que sólo está llamado a realizar la Religión cristiana” (Rada I, 17).

La fe cristiana es capaz de reconciliar ciencia y religión, de convertir a la ciencia en un instrumento fundamental en la forja de esta unidad cristiana del género humano:

“el poder de aquellas benditas hermanas (ciencia, arte e industria), que Dios dejó en el mundo para que engrandecieran al hombre obedeciendo a la santa Ley del trabajo llevan a la perfección de la humanidad en su destino trascendente que es que la ley del amor sustituya a la ley de la fuerza, el ansiado día de la fraternidad universal, el providencial

destino para la gran obra del perfeccionamiento humano que ha de acercar el hombre a Dios” (Rada I, 18).

Este cristianismo providencialista y fundamentalista colabora poco en la revisión de los valores de su tiempo que es característica de otros viajeros occidentales en el Oriente.

El relato de Rada se inserta también dentro de la tradición occidental pintoresquista, esto es, el estudio de objetos, personas, costumbres y paisajes que son exóticos y que contrastan con la cultura europea occidental. Rada, como otros viajeros, ofrece un mundo distinto al europeo, variado, complejo que posee sus propias formas de funcionamiento y una mentalidad muy distinta a la europea. En ocasiones el relato muestra admiración y agrado por ejemplo en los paisajes, en algunos elementos decorativos y sobre todo en el potencial desarrollo del que es capaz el Mediterráneo oriental. En otras ocasiones el contraste sirve de base para el rechazo y la crítica como en los casos del urbanismo³², el atraso secular, el mal estado de los caminos y comunicaciones, la inseguridad reinante en las diversas rutas por el bandolerismo, la indolencia musulmana en general y turca en particular, la debilidad y corrupción de ese imperio otomano que era llamado el enfermo de Europa. Su obra es una muestra a la vez de la situación del Oriente en la época y también de lo que los propios occidentales pensaban sobre él.

Su mentalidad liberal y romántica puede rastrearse por doquier. En este sentido, Rada es un fiel exponente de la burguesía demoliberal que acababa de triunfar en la revolución de 1868. Muestra un fe ilimitada en la ciencia, la técnica y el progreso, en el desenvolvimiento del capitalismo y en el desarrollo comercial que estimulaban la producción industrial. Todo ello colocado bajo los valores supremos del trabajo y del ahorro. Precisamente uno de los valores máximos de su obra reside sin duda alguna en el acercamiento al clima cultural de la Europa y la de España de su tiempo. Siempre que es posible introduce elementos patrióticos como la presencia de los misioneros españoles en Tierra Santa y se siente especialmente vinculado a la historia de catalanes y aragoneses en Oriente en una visión partidista y positiva de sus andanzas.

Ciertamente uno de los principales beneficios materiales del viaje fueron los nuevos materiales que ingresaron en el Museo Arqueológico Nacional, un total de 22 cajones con 329 objetos, entre los que podemos citar como más importantes 60 vasos griegos, 30 vasos de cerámica chipriota, algunas esculturas, monedas de distinta época, vaciados en yeso de los relieves de la Acrópolis y otros fragmentos escultóricos y arquitectónicos de diversa índole. Como era bastante normal en la época, Rada se hallaba más cercano al coleccionismo que a la arqueología y no superaba el estadio de acumulación de objetos descontextualizados, sin método ni criterios científicos. Sin embargo, ni uno solo de los objetos procede de Siria o de Palestina y la colección oriental del M.A.N. siguió siendo insignificante³³.

Otros aspectos que podemos destacar se refieren a la notable red de cónsules españoles en el Oriente y la identidad que sienten los expedicionarios con los italianos,

³² Podemos resumir en una nota las principales características apuntadas por todos los expedicionarios: las calles son estrechas y tortuosas, las casas son vetustas y descuidadas y las ciudades carecen de alumbrado y alcantarillado y prácticamente de lugares de esparcimiento, cafés u hoteles, todo ello contribuye a que aparezcan lóbregas, sucias y sombrías.

³³ Sobre este particular puede consultarse: M^a del Carmen Pérez Díe (1993), “Las colecciones egipcias y el Próximo Oriente” en *De Gabinete a Museo...*, Madrid, 159-169.

compartida también por los mismos naturales itálicos y que tienen una fuerte presencia en Oriente, y con los judíos sefardíes.

Como el resto de los expedicionarios, Rada es plenamente consciente del atraso económico de España y de su nula influencia en el Oriente, especialmente en el terreno comercial. Debido a ello, uno de los objetivos fundamentales que se plantean todos los expedicionarios es la intención de promover una mayor presencia española en Oriente. En este sentido podemos preguntarnos cuál hubiera sido el fruto principal de la expedición, pudo concebirse como un primer paso de conocimiento y valoración que hubiera llevado al impulso de las relaciones españolas en el Oriente y, sobre todo, a la fundación de Escuelas de investigación españolas en el Mediterráneo Oriental; Rada lo intuye más que lo expresa de una manera articulada:

“este libro (...) es un viaje de los que en otras condiciones se han hecho con más tiempo, más espacio, a regiones desconocidas y para investigar secretos completamente ocultos por el tupido velo del tiempo, puede ofrecer nociones y datos que sirvan a más afortunados viajeros, de mejor inteligencia y estudios, para ampliar nuestras exploraciones y contribuir cada vez más al completo conocimiento de las regiones orientales, acercando mejor de este modo los pueblos de Oriente y Occidente” (Rada I, 19-20).

Era el momento justo. Entre 1850 y 1863 F. de Saulcy había explorado y excavado en varias localidades de Palestina. En 1865 se creó el *Palestine Exploration Fund* que habría de dar el primer impulso a la investigación arqueológica sistemática; al mismo tiempo, el francés Charles Clermont-Ganneau llevaba a cabo numerosos y brillantes descubrimientos en Palestina. En 1870 se fundó la *American Palestine Exploration Society* y en 1877 nació el *Deutsche Verein zur Erforschung Palästinas*.

Nada se hizo entonces, faltó la voluntad política y también la fuerza de los intereses económicos españoles en el Oriente. Y así la expedición de la fragata *Arapiles* quedó como un hecho aislado, fruto de un efímero instante el que confluyeron en el gobierno de la Nación personalidades verdaderamente notables, importante para la historia española pero de menor entidad en relación con la actividad que desarrollaban por entonces otros países europeos. Nada se hizo, pues, en el siglo XIX y cabría preguntarse si hemos mejorado mucho desde entonces en la creación de escuelas españolas de investigación en el exterior. La respuesta nos sume en el dolor, la tristeza y la indignación.

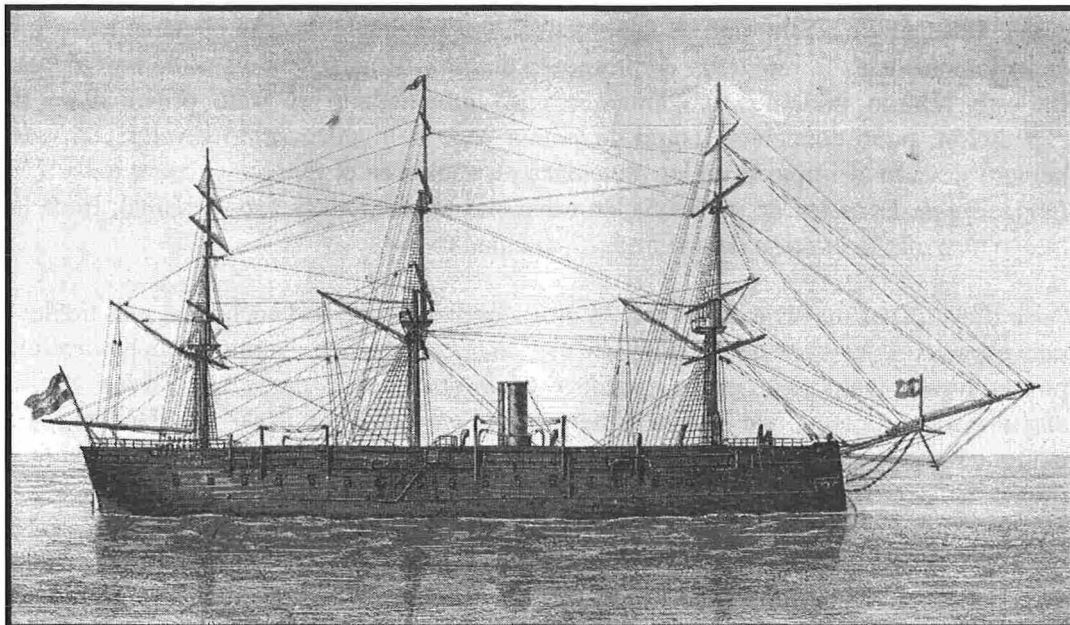


Fig. 1. La fragata Arapiles (en Rada, *Viaje a Oriente...*, Tomo III).

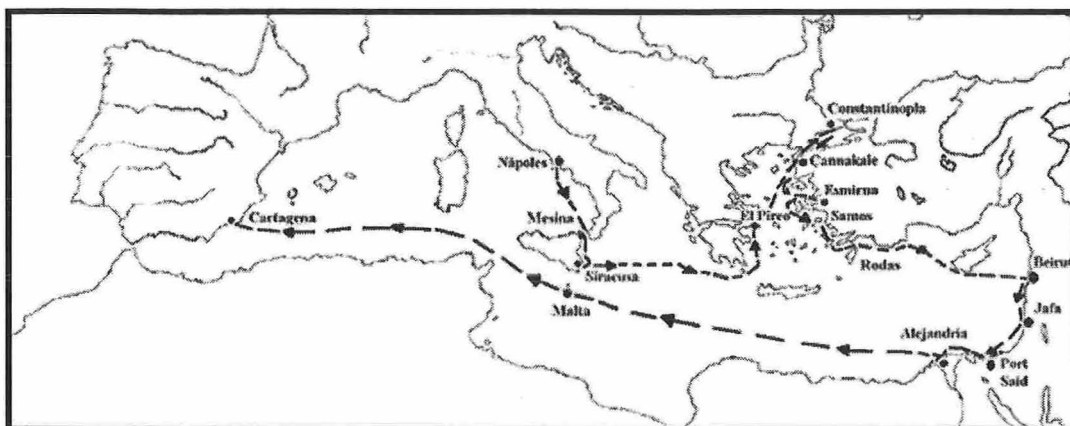


Fig. 2. Viaje a Oriente de la fragata Arapiles

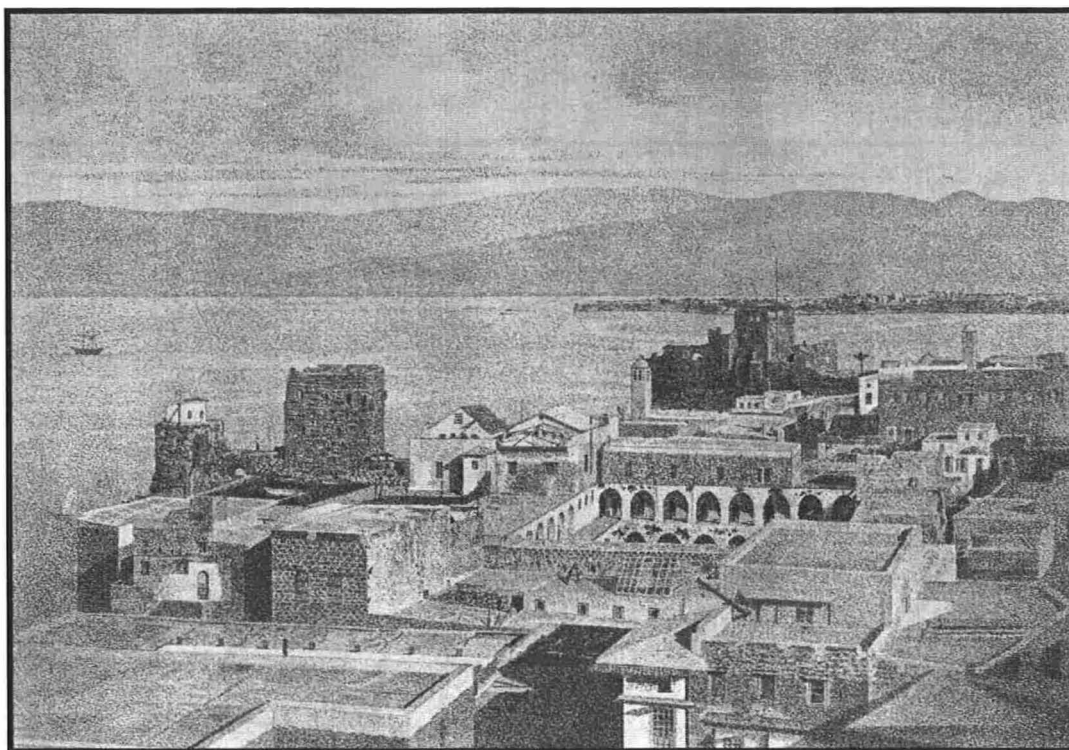


Fig. 3. Vista general de Beirut (en Rada, *Viaje a Oriente...*)

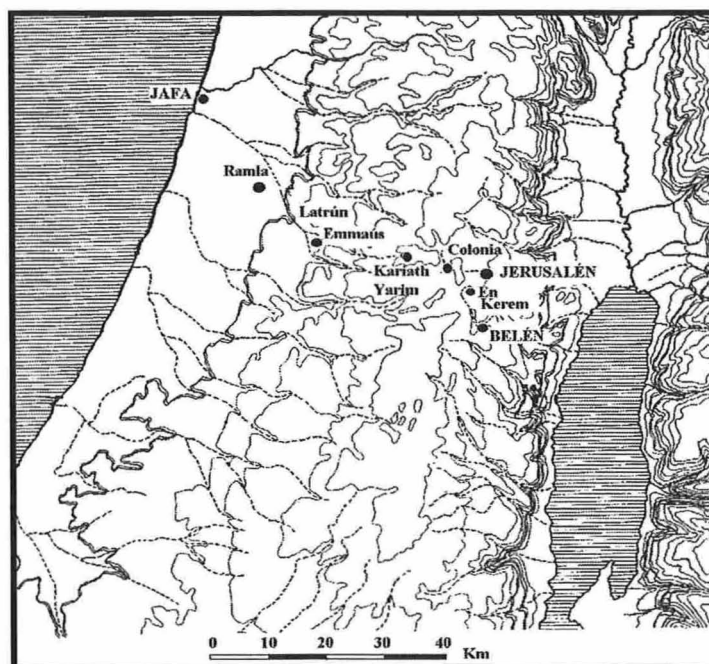


Fig. 4. De Jafa a Jerusalén (30 de agosto-3 de septiembre de 1871)

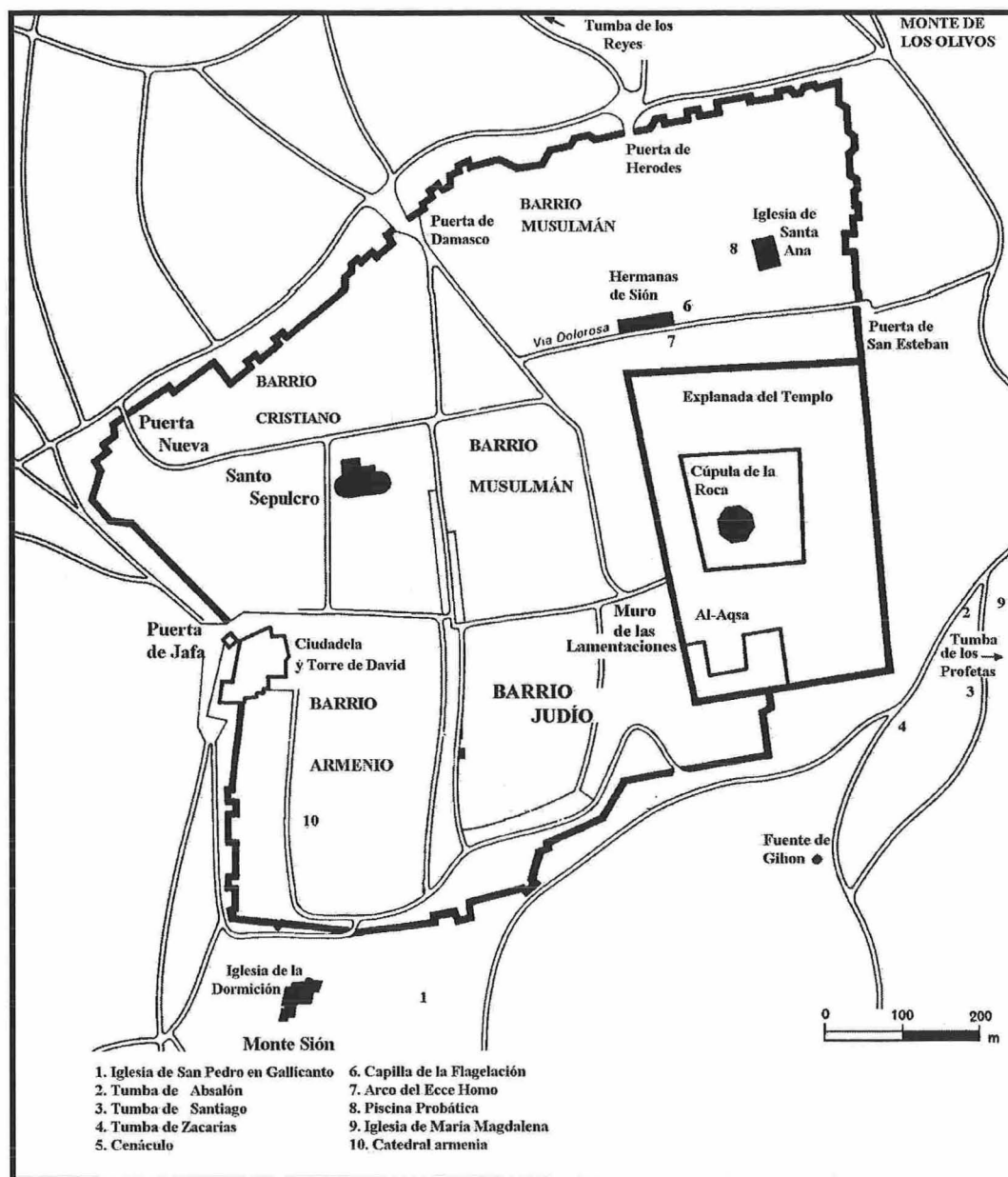


Fig. 5. La estancia en Jerusalén de la Expedición de la *Arapiles*